

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 67, de 2013, do Senador Vital do Rêgo, que *altera a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos, para dispor sobre a logística reversa de veículos automotores.*

RELATOR: Senador **IVO CASSOL**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 67, de 2013, de autoria do Senador Vital do Rêgo. A matéria pretende acrescentar dispositivos ao art. 33 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 – que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos – para tornar obrigatória a implementação de sistemas de logística reversa de veículos automotores.

O art. 1º do projeto acrescenta o inciso VII ao art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, para incluir “veículos automotores, leves ou pesados, utilizados no transporte de cargas ou de passageiros” entre os produtos sujeitos a sistemas de logística reversa. Na redação atual do art. 33 da Lei nº 12.305, de 2010, estão obrigados a implementar esses sistemas os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes dos seguintes produtos: I – agrotóxicos, seus resíduos e embalagens; II – pilhas e baterias; III – pneus; IV – óleos lubrificantes, seus resíduos e embalagens; V – lâmpadas fluorescentes, de vapor de sódio e mercúrio e de luz mista; e VI – produtos eletroeletrônicos e seus componentes.

O art. 1º do projeto também acrescenta um parágrafo ao art. 33 para determinar as características que definem o fim da vida útil dos veículos automotores e do seu uso pelo consumidor, ou seja, quando “não apresentam condições para a circulação, em consequência de acidente, avaria, mau estado, degradação, abandono ou outro motivo”.

O art. 2º do projeto estabelece que a lei entre em vigor após decorridos dois anos da sua publicação.

Na justificação da matéria, o autor defende que a logística reversa de veículos é adotada em diversos países e que, na Europa, a reutilização de componentes chega a 95%. O Brasil teria grande potencial para reaproveitar os materiais componentes de veículos descartados, a exemplo do que já ocorre com produtos como o alumínio. Contudo, “apenas 1,5% da frota brasileira que sai de circulação vai para a reciclagem”, pois a legislação sobre destinação final ambientalmente adequada de resíduos sólidos não exige a logística reversa para veículos que chegaram ao fim de sua vida útil.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, que é submetido à deliberação terminativa deste Colegiado.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-A, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CMA opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente. Assim, não há óbice regimental para a aprovação do PLS nº 67, de 2013.

Tampouco se vislumbram obstáculos jurídicos para sua conversão em lei, haja vista sua consonância com a legislação em vigor, em especial com os preceitos da Lei nº 12.305, de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Note-se ainda que o projeto observa as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, pois assume a forma de norma modificadora, reportando-se à lei específica que pretende alterar.

Quanto à constitucionalidade formal da matéria, não se vislumbram vícios de iniciativa e, quanto à material, o projeto de lei guarda absoluta harmonia com os preceitos da Constituição da República acerca do tema, conforme arts. 170, inciso VI, e 225, que tratam da defesa do meio ambiente como princípio da ordem econômica e do direito intergeracional ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O projeto de lei é meritório e incorpora inovações adequadas à Política Nacional de Resíduos Sólidos, a Lei nº 12.305, de 2010, cujo art. 3º define a logística reversa. É um “instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada”.

Ainda, o art. 33 da Política Nacional de Resíduos Sólidos determina que fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes adotem medidas para operacionalizar sistemas de logística reversa dos produtos que fabricam ou comercializam. Das seis classes de produtos previstas nos incisos do art. 33, ao menos dois já guardam relação direta com o setor automotivo. É o caso dos pneus e de óleos lubrificantes, incluindo seus resíduos e embalagens.

Isso demonstra o grau de impacto ambiental dos produtos relacionados ao setor de automóveis, assim como a importância do aproveitamento de seus componentes pelas empresas que os fabricam, por meio da logística reversa. De fato, considerando a política de transporte que tem prevalecido no País nas últimas décadas, com ênfase no transporte rodoviário de cargas e na solução individual para mobilidade urbana, a logística reversa é imprescindível.

Os números do licenciamento e da venda de veículos nacionais e importados indicam o grau desse impacto. Segundo a edição 2012 do Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em 2011 foram licenciados mais de 3,6 milhões de novos veículos nacionais e em torno de 860 mil novos veículos importados.

Ainda, o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) define motocicleta como “veículo automotor de duas rodas”. E, de acordo com dados do Anuário da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), mais de dois milhões de novas motocicletas foram vendidas para o mercado interno, em 2011.

Assim, somando-se os dados da Anfavea e da Abraciclo, apenas em 2011 mais de 6 milhões de novos veículos entraram em circulação, referentes a motocicletas, automóveis, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus.

Com base no incremento da frota nacional, um número significativo de veículos automotores para transporte de carga ou de passageiros chegará ao fim de sua vida útil, a cada ano. Isso demonstra a importância de implantar sistemas de logística reversa, para que a própria cadeia produtiva reaproveite os componentes desses veículos. Do contrário, serão descartados, com graves impactos ao meio ambiente e em prejuízo ao desenvolvimento de novos padrões de produção e consumo.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 67, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator